15 augustus 2008
Dr. D.Tj. Sieswerda & Drs. H.W.M. van Run
Aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer Mevr. Dr. J.M. Cramer

Geachte Mevrouw de Minister,

Aan U is door burgemeester en wethouders van Zandvoort een brief toegezonden behelzende het verzoek een wijziging te bevorderen van de regelgeving die behoort bij het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer. De wijziging zou het het Circuit Zandvoort mogelijk moeten maken het huidige aantal van vijf UBO-dagen (dagen waarop wegens "Uitzonderlijke BedrijfsOmstandigheden" de geldende geluidsgrenzen mogen worden overschreden) te verhogen tot twaalf, met andere woorden: een meer-dan-verdubbeling te bewerkstelligen van het aantal autoracedagen waarop de geluidsbelasting van de omgeving bovenmatig mag, en dus zal, zijn.

De wijziging zou tevens als consequentie hebben dat het bevoegd gezag ter zake niet meer zou toevallen aan Gedeputeerde Staten, maar aan B&W van Zandvoort. De door B&W geraadpleegde juridische adviseurs maken in hun advies[1] melding van deze consequentie. B&W zwijgen er in hun brief over, hoewel de draagwijdte ervan aanzienlijk is: de bepleiters van de drastische vermeerdering van de UBO-dagen zouden tevens degenen zijn die de bevoegdheid hebben daarover te beslissen. Het is niet moeilijk te raden hoe die beslissing zou uitvallen.

Het wijzigingsverzoek is het gevolg van het hardnekkig vasthouden aan het streven naar de uitbreiding van het aantal UBO-dagen van vijf naar twaalf, ondanks het vernietigen, door de Raad van State, op 21 februari 2007[2], van de vergunning daartoe, verleend door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. De ondergetekenden, inwoners van Overveen (Gemeente Bloemendaal), behoorden tot degenen die bij de Raad van State appelleerden. Ons appel betrof de te voorziene onacceptabele extra overlast voor bewoners van de dorpen achter de duinen en voor bezoekers van de natuurgebieden in de duinen, bovenop de nu al, bij het huidige aantal van vijf UBO-dagen, veroorzaakte overlast. Het is van belang ons appel te karakteriseren, omdat B&W van Zandvoort in hun brief de uitspraak van de Raad van State suggestief typeren als betrekking hebbende op "het formele aspect" van de beroepen, wat zich laat lezen als "*slechts* het formele aspect"[3]. De suggestie is dat de Raad zich inhoudelijk heel wel in de uitbreiding van het aantal UBO-dagen van vijf tot twaalf zou hebben kunnen vinden. Wij wijzen erop dat juist ons appel, allesbehalve formeel en alleszins inhoudelijk als het was, behoorde tot die welke door de Raad onverkort ontvankelijk bevonden en geheel gegrond verklaard werden, zonder enige kanttekening en/of gedeeltelijk-gegrondverklaring zoals toegevoegd aan de uitspraken betreffende sommige andere beroepen[4]. De conclusie van de Raad van State was meer dan een "formele" tik op de vingers van Gedeputeerde Staten, en in het verlengde daarvan, van B&W van Zandvoort en het circuit.

Opnieuw voegen wij ons bij degenen die protesteren, en wel tegen de hernieuwde poging om de meer-dan-verdubbeling van het aantal UBO-dagen voor het circuit Zandvoort gedaan te krijgen. Net als zij verzoeken wij U dringend het door B&W van Zandvoort ingediende verzoek tot wijziging van de regelgeving af te wijzen, en zo Zandvoort en de omgeving te bewaren voor nog verdere opvoering van het door het circuit veroorzaakte lawaai en overige overlast.

Van het lawaai dat door de autoraces veroorzaakt wordt en dat zich verspreidt over de natuurgebieden in de duinen en de aan de voet van de duinen gelegen woongebieden, ervaren wij twee elementen: intensiteit en aard. Uiteraard vermindert de intensiteit in de loop van de ongeveer vier kilometer die het geluid tot onze woonwijken aflegt, maar ze is, mede door de heersende westenwinden, nog altijd zo groot dat ze een ongestoord verblijf buiten onmogelijk maakt, en tot in de huizen doordringt, zelfs bij gesloten deuren en ramen. Dat komt ook door de aard van het geluid. Het is alsof de agressiviteit die de autosport kenmerkt - die ook door de liefhebbers niet wordt ontkend, en voor hen in belangrijke mate de aantrekkelijkheid ervan uitmaakt - zich meedeelt aan het geluid. Ons bereikt op de racedagen een snerpend gegier en geloei, dat telkens aanzwelt, afneemt en weer toeneemt, en waarvoor men zich niet kan afsluiten.

Wat voor de bewoners van de dorpen achter de duinen geldt, geldt uiteraard in versterkte mate voor de bezoekers van natuurgebieden als het Nationale Park De Kennemerduinen.

Op racedagen bereikt de verkeerscongestie een hoogtepunt. Het extra aangetrokken verkeer perst zich door de dorpen Heemstede, Overveen en Bloemendaal langs de weinige doorgaande wegen, die niet te vermeerderen en/of te verbreden zijn. De organisatoren stellen "verkeersregelaars" aan, maar die sorteren nauwelijks effect. Dat kunnen zij ook niet. Zandvoort kan geen toereikende parkeergelegenheid bieden, waardoor al vroeg op de dag files op de toevoerwegen staan, met alle lawaai en luchtvervuiling van dien. Adequaat openbaar vervoer, vooral een zeer frequente railverbinding, ontbreekt en is op afzienbare termijn niet te verwachten.

De kern van de zaak is dat Kennemerland Zuid, hoe relatief open het ook is in vergelijking met andere delen van de Randstad, te weinig ruimte biedt voor een lawaaimaker als het circuit. Dat geldt al voor de huidige situatie, laat staan voor die waarin de streek als gevolg van uitbreiding van de UBO-dagen niet vijf maar twaalf dagen per jaar door bovenmatig lawaai zou worden getergd.

Ons treft *de geringe kwaliteit van het betoog van de voorstanders*, hier aangevoerd door B&W van Zandvoort. Zij leggen de grootste nadruk op het materiële gewin dat zij verwachten van de vergroting van de exploitatie van het circuit. Daarbij pretenderen zij dat het gewin "de regio" zal toevallen, een overdrijving, aangezien de circuit-activiteiten en die van de bezoekers zich in Zandvoort zelf concentreren. Hoe "de regio" zou profiteren van de toestroom, leggen zij niet uit. Zulk profijt is er dan ook niet of nauwelijks. Er is voornamelijk slechts extra druk. Voorts lijken zij van mening te zijn dat het bezit van de "A-status" voor autoraces automatisch impliceert dat alle of de meeste van de evenementen waarvoor de "A-status" voorwaarde is ook inderdaad moeten plaatsvinden. Dat is in het geheel niet vanzelfsprekend. Bepalend is de vraag of en hoeveel A-status-evenementen, i.e. bovenmatig geluidproducerende evenementen, toelaatbaar zijn.

Er ontbreekt een overtuigende analyse van behoeften en wensen van de níet-economisch geïnteresseerden, de liefhebbers, waaruit zou blijken dat meer-dan-verdubbeling van het aantal UBO-dagen noodzakelijk is. Er wordt vagelijk gesproken van een "groot maatschappelijk draagvlak" hiervoor, maar bewijzen worden niet gegeven.

B&W van Zandvoort volgen in hun actie het advies van Prof. Koeman c.s.[5], waarin op de UBO-dagen te organiseren evenementen niet-representatief genoemd worden voor de normale bedrijfsvoering van het circuit. Dat moeten zij ook wel: het is de enige uitweg die de regelgeving biedt, zelfs na de voorgestelde wijziging, om het aantal van de beoogde evenementen, en daarmee van de UBO-dagen te kunnen verhogen. Evenementen op zulke dagen behoren, gezien al de term Uitzonderlijke Bedrijfs-Omstandigheden, uitzonderlijk, dus niet-representatief, te zijn. Het is een nieuwe formulering voor wat destijds door de Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, ter verdediging van het verlenen van de vergunning, naar voren werd gebracht, als zou het gaan om "zeer incidentele" evenementen. De Raad van State maakte er korte metten mee.

Het argument is evidente onzin. Om te beginnen zijn B&W van Zandvoort - en de exploitant van het circuit voor wie zij spreekbuis zijn - zelf met deze voorstelling van "uitzonderlijkheid" in tegenspraak, waar zij wijzen op de A-status van het circuit en de expliciete bedoeling daarvan: het organiseren van "grote internationale race-evenementen, zoals Formule 1, A1 Grandprix, DTM, Formule 3 en vergelijkbare raceklassen"[6]. En wat de pretentie betreft als zouden zulke races buiten de normale bedrijfsvoering vallen: het spreekt vanzelf dat de circuit-exploitant, die de A-status heeft verworven juist teneinde races van het formaat Formule 1 enzovoort te kunnen organiseren, zijn bedrijfsvoering mede daarop afstemt. Zulke evenementen dan nog bestempelen als uitzonderlijk en niet-representatief is geheel ongeloofwaardig. Een woordvoerder namens het circuit liet de pretentie dan ook prompt vallen, toen hij verklaarde: "Een gezonde bedrijfsvoering vereist een combinatie op één circuit van kleinschalige *en van grootschalige evenementen*" (onze cursivering)[7].

Conclusie:
Het verzoek van burgemeester en wethouders van Zandvoort een regelwijziging te bevorderen zoals door hen voorgesteld, houdt een hernieuwde bedreiging in voor het leefmilieu in de omgeving door de voorgestane meer-dan-verdubbeling van het aantal dagen waarop bovenmatige lawaai-overlast zou mogen worden veroorzaakt; het verzoek is onderbouwd met eenzijdige, dubieuze en vérgezochte argumenten. Wij dringen er dan ook met klem op aan het af te wijzen.

Met de meeste hoogachting,

D.Tj. Sieswerda H.W.M. van Run